Bijlage 3 Uitkomsten update NMCA

Afgelopen half jaar is er een update uitgevoerd van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse uit 2011. Dit naar aanleiding van de aankondiging hiervan in de bezuinigingsbrief van 13 februari jongstleden (Kamernummer 33400A nr. 48).

Uitgangspunten
De vorige NMCA dateert uit 2011. Afgelopen half jaar zijn deze inzichten geactualiseerd. Waar nodig zijn daartoe de uitgangspunten van de NMCA tegen het licht gehouden en aangepast aan recente ontwikkelingen.[1]

In deze update wordt het MIRT-programma van het Infrastructuurfonds, zoals weer gegeven in de bezuinigingsbrief, als uitgevoerd verondersteld. Zie projectenkaart aan het eind van deze bijlage. Dit is inclusief de projecten zonder voorkeursbeslissing/bestuurlijke voorkeur. Enige uitzondering vormt het MIRT onderzoek Noordkant Amsterdam. [2]

Er is gekeken naar twee verschillende WLO scenario's. Het hoge groeiscenario (Global Economy) en het lage groeiscenario (Regional Communities). Als zichtjaar is 2028 centraal gesteld, net als bij de NMCA in 2011.

Hieronder worden de resultaten van de update van de analyse weergeven voor de hoofdwegen, hoofdvaarwegen, bus/tram/metro en decentraal spoor. Voor wat betreft het hoofdrailnet zijn de vervoerprognoses onderdeel van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) en de keuze die daarbinnen wordt gemaakt voor het operationeel spoorconcept. Deze maken daarmee geen onderdeel uit van deze update.

Uitkomsten update NMCA
Aan het einde van deze bijlage treft u kaartbeelden met de uitkomsten voor het lage groeiscenario (Regional Communities) en het hoge groeiscenario (Global Economy) in 2028.

Wegen
In het lage groeiscenario worden in 2028 de volgende knelpunten verwacht:
- Noordkant Amsterdam (A7, A8, A9)
- Noordkant Rotterdam incl. A4 Midden-Delfland
- A2 Deil – Den Bosch
- A1 Amsterdam – Amersfoort
- A6 Almere – Lelystad

Deze wegen voldoen – ook ná uitvoering van het hele MIRT – in 2028 niet aan de streefwaarden voor de reistijd uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR):
- tussen steden: reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als de reistijd buiten de spits;
- rond steden: reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.

Daarbovenop zijn er diverse knelpunten die bij het hoge economische groei zullen optreden. Met name in de Randstad, Brabant en Oost-Nederland valt op dat de problematiek uitwaaiert.

Vaarwegen
Op het hoofdvaarwegennet zijn er diverse diverse bruggen en sluizen die niet voldoen aan de streefwaarden uit de SVIR voor containervaart (hoogte bruggen tbv 3- of 4 laags containervaart) en wachttijden (sluizen; gemiddelde structurele wachttijd maximaal 30 minuten).

In het lage groeiscenario worden in 2028 de volgende knelpunten verwacht:
- Op traject Lemmer-Delfzijl: Prinses Margrietsluis en bruggen.
- sluis Weurt

[1] Zo zijn de meest recente sociaal economische gegevens, het autobezit, BTW verhoging, invoering 130 km/u, actualisering verondersteld netwerk regionaal ov, decentraal spoornetwerk op basis van vervolgonderzoeken beter benutten, de tariefprognoses van het spoor en de actuele lijnvoeringsmodel van NS gebruikt.
[2] A20 Nieuwerkerk-Gouwe, A58 Annabosch-Galder, A2 't Vonderen-Kerensheide , A58 Eindhoven-Tilburg, Verkeersruit Eindhoven-Helmond. De maatregelen aan het MIRT onderzoek Noordkant van Amsterdam waren op het moment van uitvoering van de analyse onvoldoende duidelijk en zijn daarom niet meegenomen in de actualisatie.

- bruggen over Amsterdam-Rijnkanaal
- bruggen ten zuiden van Kreekraksluizen
- bruggen over Twentekanaal
- bruggen op traject Born-Ternaaien

In het hoge groeiscenario (GE) worden in 2028 de daarbovenop de volgende knelpunten verwacht:

- Krammersluizen
- Sluis Delden
- Oostersluis
- Sluis bij Gaarkeuken

Regionaal OV & decentraal spoor
Ten aanzien van het regionaal OV en het decentraal spoor is net als in 2011 de capaciteit van drukste corridors onderzocht en bekenen of de verwachte vervoersgroei door bus/tram en metro kan worden opgevangen op de beschikbare infrastructuur.[3]

Uit de analyse blijkt dat de decentrale overheden met name in de grotere steden nog opgaven voor het binnenstedelijk OV-systeem hebben.

Op enkele plaatsen kan de vervoervraag bij lage groei naar verwachting niet worden opgevangen zonder extra regionale maatregelen:

- In of rond Rotterdam (Metro Centraal-Slinge, Trampassage Hofplein, Ontsluiting busstation Zuidplein), Den Haag (Tram 9: Vrederust-Madurodam RandstadRail Leidschenveen-Laan van NOI, Tram 11/12: Station HS-Transvaal), Utrecht(Busbaan door De Uithof (o.a. lijn 11 en 12), Groningen (Ontsluiting busstation, spoorlijn Groningen-Nieuweschans.

Bij hoge groei is dit ook het geval in Amsterdam (Zuidtangent tussen Schiphol en Hoofddorp).

[3] Conform 2011: Goudappel



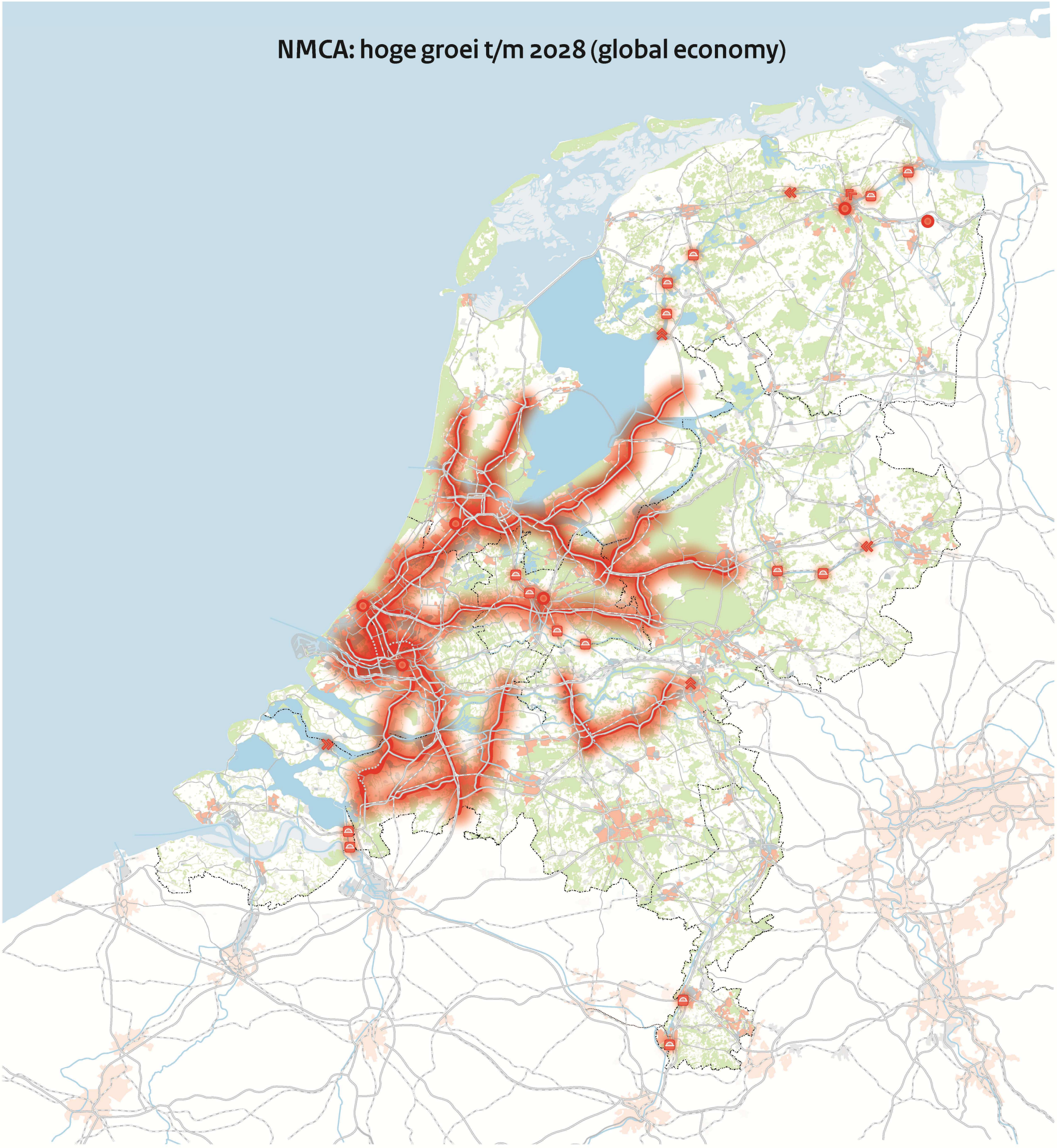
MIRT projecten tot 2028

- wegen
- spoor / OV
- vaarwegen
- integrale / multimodale ontwikkelingen

52 **Programma Hoogfrequent Spoorvervoer studiegebied:**
a. Schiphol - Almere
b. Utrecht - 's Hertogenbosch
c. Utrecht - Arnhem
d. Den Haag - Rotterdam

Belangrijkste PHS-projecten:
e. Amsterdam CS
f. Doorstroom station Utrecht
g. Spoorboog Meteren
h. Den Bosch - Vught (incl. inpassing Vught)
i. Rijswijk - Delft Zuid
j. Weesp achtsporig
k. Korte termijn pakket OV SAAL

Spoorse grensovergangen:
I Nieuweschans
II Arnhem - Kleef
III Venlo
IV Heerlen - Aken
V Eijsden - Luik

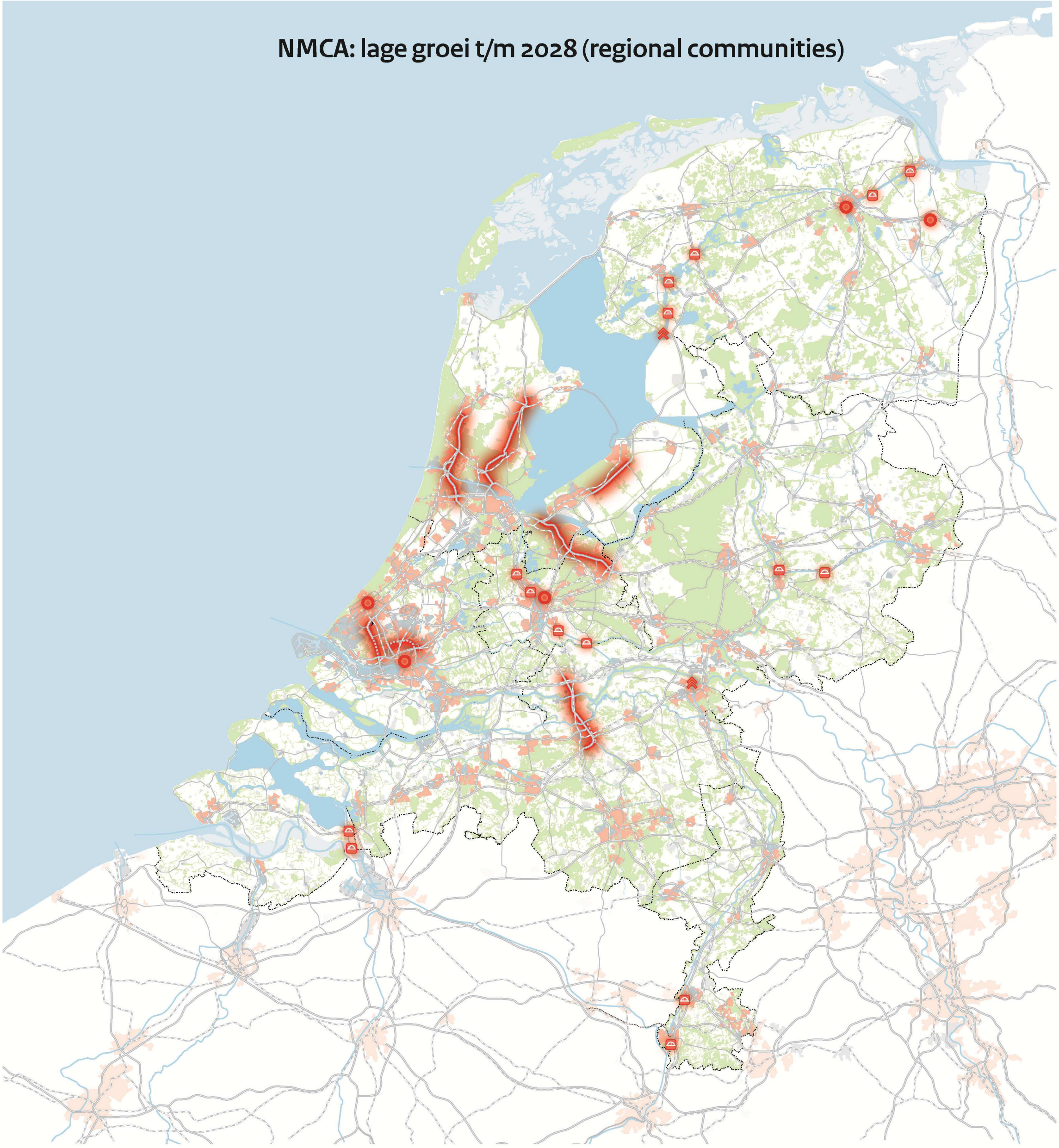


Knelpunten NMCA scenario GE 2028

knelpunt weg 2028

Knelpunt(en) regionaal/lokaal OV 2028

knelpunt vaarweg; sluis/brug 2028



Knelpunten NMCA scenario RC 2028

knelpunt weg 2028

Knelpunt(en) regionaal/lokaal OV 2028

knelpunt vaarweg; sluis/brug 2028